Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

Société des traversiers du Québec

Rapport d'activités 1986-1987

Québec

Le contenu de cette publication
a été rédigé par la
Société des traversiers du Québec.

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec
1279, boul. Charest Ouest
Québec (Québec)
G1N 4K7

Dépôt légal — 3e trimestre 1987
Bibliothèque nationale du Québec

ISBN: 2-551-08527-6
ISSN: 0823-9126

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activités de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 1987.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Marc-Yvan Côté

Québec, le 29 juin 1987

Monsieur Marc-Yvan Côté
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec
Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14), j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport d'activités de l'entreprise pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1987.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le président-directeur général,

Jean-Yves Gagnon

Québec, le 26 juin 1987

Table des matières

Définition et rôle de la Société des traversiers du Québec 9

Conseil d'administration et Direction 9

Message du président-directeur général 11

Faits saillants 13

Les résultats financiers 13

Les traversées effectuées 13

L'achalandage 13

La flotte 13

Les relations de travail 13

Les infrastructures 14

Le conseil d'administration 14

Les traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec 15

Organigramme 16-17

Revue statistique 19

Tableau I Nombre de passagers transportés 19

Tableau II Nombre de véhicules transportés 19

Tableau III Les traversées en 1986-1987 20

Tableau IV Résultats financiers par traverse en 1986-1987 21

Tableau V Pourcentage d'autofinancement 22

Tableau VI Subventions versées à la STQ par le gouvernement 22

États financiers 23

Rapport du vérificateur 23

Revenus et dépenses et déficit 24

Évolution de la situation financière 25

Bilan 26

Notes complémentaires 27

Définition et rôle de la Société des traversiers du Québec

La Société des traversiers du Québec (STQ) est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale le 4 juin 1971. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le ministre des Finances. L'autorité tutélaire est exercée par le ministre des Transports.

La STQ a pour objectif principal de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés au Québec.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et Lévis, la STQ s'est développée rapidement au cours des années et elle exploite maintenant six traverses.

Siège social: 109, rue Dalhousie
Québec (Québec)
G1K 4B9

Adresse postale: Case postale 36
Succursale « B »
Québec (Québec)
G1K 7A1

Conseil d'administration

Jean-Yves Gagnon
Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

Gilles Cossette
Comptable agréé
Poissant Richard — Thorne Ernst & Whinney

Lise Dufour
Contrôleur
Auberge La Pignoronde

Clément Fleury
Travailleur
Versatile Davie Inc.

Direction

Président-directeur général
Jean-Yves Gagnon

Vice-président aux affaires
juridiques et secrétaire
Jocelyn Fortier

Vice-président aux ressources humaines
Jules Lapierre

Vice-présidente à
l'administration et aux finances
Danielle Paradis

Vice-président à l'exploitation
Patrice St-Amant

Message du président-directeur général

Nommé président-directeur général de la STQ le 20 août 1986, j'ai pris à cette date la relève de M. Jacques Clermont qui a terminé son mandat après plus de cinq ans de service.

Parmi les principaux faits saillants de l'année 1986-1987, c'est sans doute l'opération, pour une première année complète, des deux nouveaux navires mis en service à la fin de l'exercice précédent, qui a influencé le plus les résultats financiers de la STQ.

Ainsi, la perte d'exploitation encourue durant l'exercice, abstraction faite de la contribution du gouvernement du Québec et des revenus de nature extraordinaire, a subi une hausse de 14,6 % par rapport à l'exercice précédent.

Cette augmentation de la perte pour une deuxième année consécutive est directement attribuable aux dépenses de financement et de fonctionnement des deux nouveaux traversiers. La marge d'autofinancement est ainsi passée de 26,7 % à 24 %, ce qui signifie que la STQ reçoit 76 % de ses revenus sous forme de subventions gouvernementales.

Par contre, la fiabilité de la Société n'a cessé de s'améliorer puisque, au cours de l'exercice écoulé, moins de 1 % des traversées prévues aux horaires n'ont pu être effectuées. Compte tenu que l'ensemble des navires ont effectué 86 642 traversées, nous sommes fiers de cette performance.

Dans l'ensemble du réseau, le nombre de personnes et de véhicules transportés a connu une légère hausse, exception faite cependant des traverses de Matane/Baie-Comeau/Godbout et de Québec/Lévis, où la baisse enregistrée annuellement depuis environ cinq ans se poursuit.

La modernisation de la flotte, au coût de 32 000 000 $, s'est terminée avec la remise en service du N.M. Radisson, maintenant rénové. Les autres navires pour leur part ont subi leur entretien régulier.

Au cours du dernier exercice financier, des efforts considérables ont été fournis afin de renouveler les conventions collectives expirées depuis décembre 1985. Ainsi, quatre conventions collectives ont été signées avec la Confédération des syndicats nationaux, le 3 avril 1987, et trois autres avec le Syndicat international des marins canadiens, le 6 mai 1987. Toutes les énergies du service du personnel sont maintenant consacrées au règlement des six autres conventions collectives.

Également, dans le but d'améliorer le climat de travail, un programme de relations humaines est en voie d'implantation à la STQ. Ainsi, en instaurant une politique d'ouverture à l'égard des employés, en favorisant une meilleure communication avec eux et en les invitant à participer à la gestion, nous espérons qu'ils seront plus motivés dans leur travail et qu'un sentiment d'appartenance pourra se développer à la Société. Comme celle-ci a connu de nombreux problèmes de relations de travail au cours des dernières années, je crois qu'un effort tout à fait spécial dans ce domaine est requis.

D'autre part, les restrictions budgétaires gouvernementales ont entraîné la révision complète et une certaine rationalisation des dépenses. Devant un pourcentage d'autofinancement constamment décroissant, toutes les mesures susceptibles de réduire le déficit, sans pour autant affecter l'efficacité du service et la sécurité du public, sont étudiées attentivement. Ainsi, une nouvelle politique de négociation des prix du carburant a permis une économie de 1,2 million de dollars à la STQ.

Seules de telles mesures peuvent contribuer à réduire le déficit, puisque 83,3 % des passagers et 51,2 % des véhicules transportés bénéficient de la gratuité. La STQ est d'ailleurs l'une des seules entreprises canadiennes de traversiers, où les services sont offerts gratuitement au public. Dans la plupart des traverses, les usagers doivent acquitter un coût de passage pour eux et leur véhicule.

Même si le service public offert par la STQ n'est pas rentable financièrement, il n'en demeure pas moins essentiel pour la population et nécessaire au maintien des activités économiques de plusieurs régions. C'est pourquoi tous les efforts seront fournis afin d'améliorer la qualité du service actuel tout en recherchant de nouvelles sources de revenus pour la STQ.

En terminant, je voudrais exprimer le voeu que les années futures permettent à la STQ de devenir un modèle de gestion pour une entreprise publique et qu'on puisse y retrouver l'efficacité du secteur privé et le souci du service aux citoyens propre aux services publics.

Le président-directeur général,

Jean-Yves Gagnon

Faits saillants

Les résultats financiers

Durant l'exercice 1986-1987, les dépenses se sont accrues de 10,2 %, tandis que les revenus ont diminué de 2,8 %. La perte avant la subvention du gouvernement du Québec est passée de 20 138 333 $, avant poste extraordinaire, à 23 088 429 $.

Cette augmentation de la perte pour une deuxième année consécutive est directement attribuable aux dépenses des deux nouveaux traversiers. À titre d'exemple, les frais payés pour les contrats de location-acquisition pour ces deux navires totalisent 3 591 664 $ pour l'exercice 1986-1987, comparativement à 1 460 387 $ pour l'exercice précédent. Il en est de même pour les autres dépenses d'exploitation.

N'eût été la nouvelle politique de négociation des prix du carburant, qui a permis à la Société d'économiser environ 1 200 000 $ par rapport aux sommes budgétisées, la marge d'autofinancement aurait pu être encore moindre.

Pour bien comprendre ces résultats, il ne faut pas perdre de vue que la majorité des passagers et des véhicules sont transportés gratuitement. En effet, durant l'exercice écoulé, 83,3 % des passagers et 51,2 % des véhicules ont pu embarquer sans droits de péage.

Les traversées effectuées

Au cours de l'exercice écoulé, moins de 1 % des 86 934 traversées prévues aux horaires n'ont pu être effectuées. La fiabilité et l'efficacité continuent plus que jamais à faire l'orgueil de la STQ. Ce pourcentage aurait été encore inférieur sans les courtes grèves aux traverses Québec/Lévis, Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola et Matane/Baie-Comeau/Godbout.

Dans l'ensemble du réseau, le nombre de personnes et de véhicules transportés a connu une légère hausse, exception faite cependant des traverses de Matane/Baie-Comeau/Godbout et de Québec/Lévis, où la tendance à la baisse enregistrée depuis environ cinq ans se poursuit.

L'achalandage

Les tableaux 1 et 2 de la page 19 du présent rapport contiennent le relevé statistique des passagers et véhicules transportés au cours des cinq dernières années.

Au cours de l'exercice 1986-1987, 4 249 866 passagers et 1 398 849 véhicules ont été transportés par la STQ, soit une augmentation respective de 1,6 % et de 4,6 %.

La flotte

La modernisation de la flotte, au coût de 32 000 000 $ s'est terminée avec la remise en service du N.M. Radisson, maintenant rénové. Il sera affrété comme navire d'appoint à la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon Ltée pour la saison estivale 1987.

La STQ compte maintenant onze navires en service. Le N.M. Pierre-de-Saurel a été vendu à une entreprise du Nouveau-Brunswick pour assurer la liaison entre Miguasha, au Québec, et Dalhousie, au Nouveau-Brunswick.

Les N.M. Catherine-Legardeur et Joseph-Savard, affectés aux traverses de Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola et de l'Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive ont permis d'offrir aux usagers le service de qualité escompté.

Pour sa part, le N.M. Lucien-L. a été affecté comme navire d'appoint à Sorel durant la période estivale 1986, ce qui a grandement amélioré le service à cette traverse. L'expérience sera renouvelée au cours de l'été 1987.

Quant au N.M. Trois-Rivières, il sert toujours de navire de relève durant la saison estivale à l'Île aux Coudres.

L'entretien régulier des autres navires s'est poursuivi selon l'échéancier prévu afin de maintenir la flotte en bon état de navigabilité et conforme aux exigences de la Garde côtière canadienne. Les N.M. Lucien-L., Trois-Rivières, Catherine-Legardeur et Joseph-Savard ont été envoyés en cale sèche, les deux premiers selon le programme d'entretien et les deux autres en vertu des clauses de garantie.

Les relations de travail

Les treize conventions collectives qui lient la STQ à ses employés ayant expiré à la fin de 1985, des négociations ont abouti à la signature de quatre conventions avec la Confédération des syndicats nationaux, et trois avec le Syndicat international des marins canadiens. Les négociations se poursuivent avec les autres centrales syndicales afin d'en arriver à une entente.

Au cours de l'année, le nombre d'employés est demeuré à peu près stable, à environ 450 personnes. Quelques grèves de courte durée ont cependant perturbé le service aux traverses de Matane/Baie-Comeau/Godbout, Québec/Lévis et Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola.

Les infrastructures

La plupart des gares, quais, débarcadères et autres installations utilisés par la STQ appartiennent aux gouvernements du Québec ou du Canada. Afin de les améliorer ou de les remplacer, plusieurs travaux ont été effectués.

Ainsi, à Sorel, une nouvelle gare a été aménagée dans un édifice du ministère des Transports du Québec. À Lévis, de nouveaux locaux pour les employés ont également été aménagés.

À l'Île aux Coudres, le ministère des Travaux publics du Canada a remplacé le petit débarcadère en face du quai. Les mêmes travaux ont été effectués à Saint-Joseph-de-la-Rive où l'on a procédé également à la réfection des faces sud et est du quai.

À Tadoussac, les travaux de réfection du quai de l'Anse-à-l'Eau sont en voie de parachèvement. Le ministère des Transports du Québec a de plus terminé les travaux d'amélioration des contrôles électriques des débarcadères.

D'autres projets sont présentement à l'étude et devraient entraîner le remplacement de la gare à l'Île aux Coudres, et l'aménagement d'une salle d'attente à Baie-Sainte-Catherine.

Le conseil d'administration

Le conseil d'administration s'est réuni six fois au cours de l'exercice 1986-1987. Un des aministrateurs, Monsieur Roland Simonot, a démissionné en janvier 1987 et son poste est vacant depuis. La STQ tient à souligner plus particulièrement le départ de Monsieur Jacques Clermont, dont le mandat comme président-directeur général de la Société s'est terminé au cours du présent exercice. La STQ profite de l'occasion pour exprimer toute sa reconnaissance à monsieur Clermont qui, au cours des cinq dernières années, a contribué à rendre les services fiables et sécuritaires, tels que nous les connaissons actuellement. Monsieur Jean-Yves Gagnon, son successeur, entré en fonction depuis le 20 août 1986, est un gestionnaire spécialisé en relations de travail.

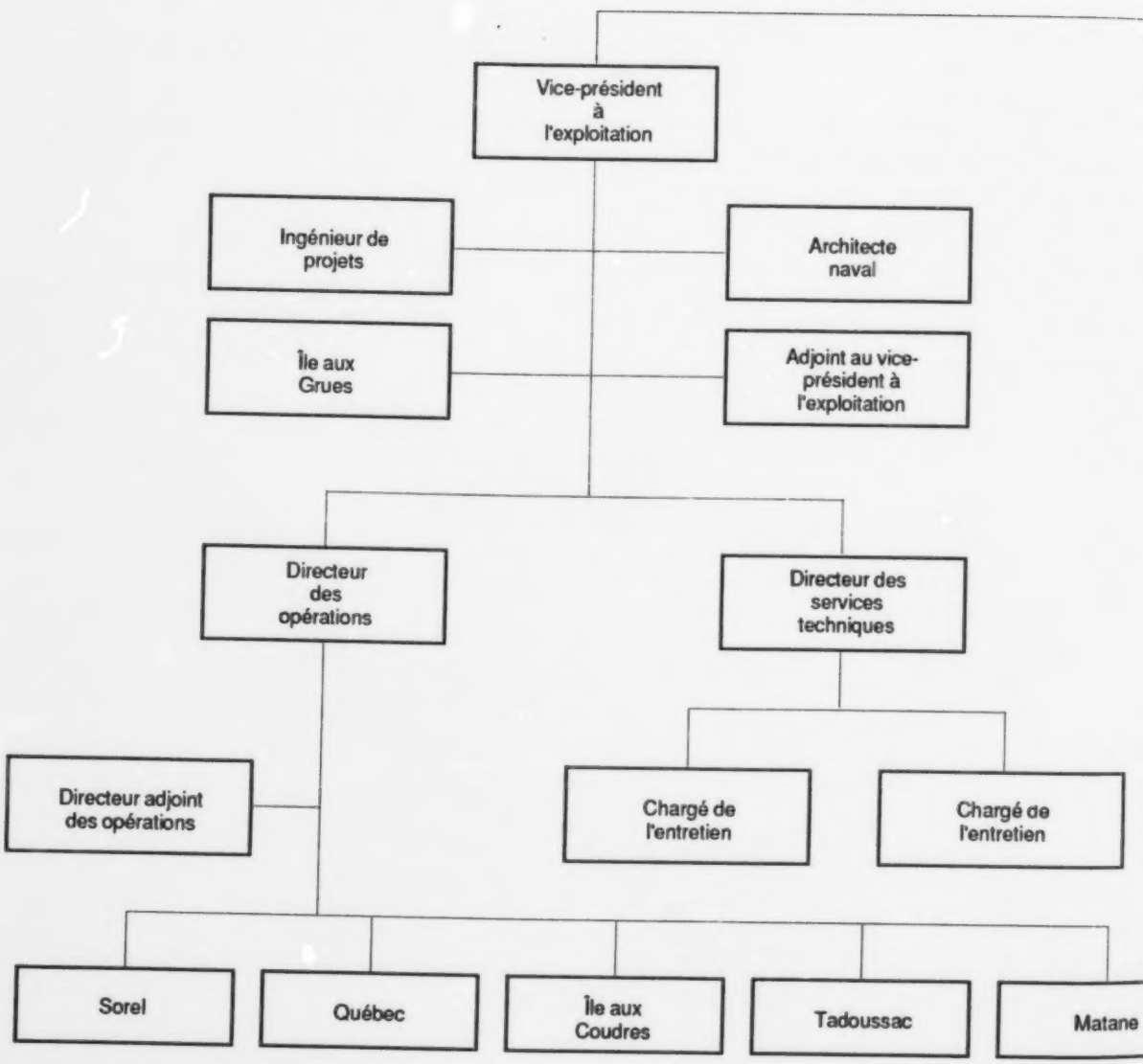
Les traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec

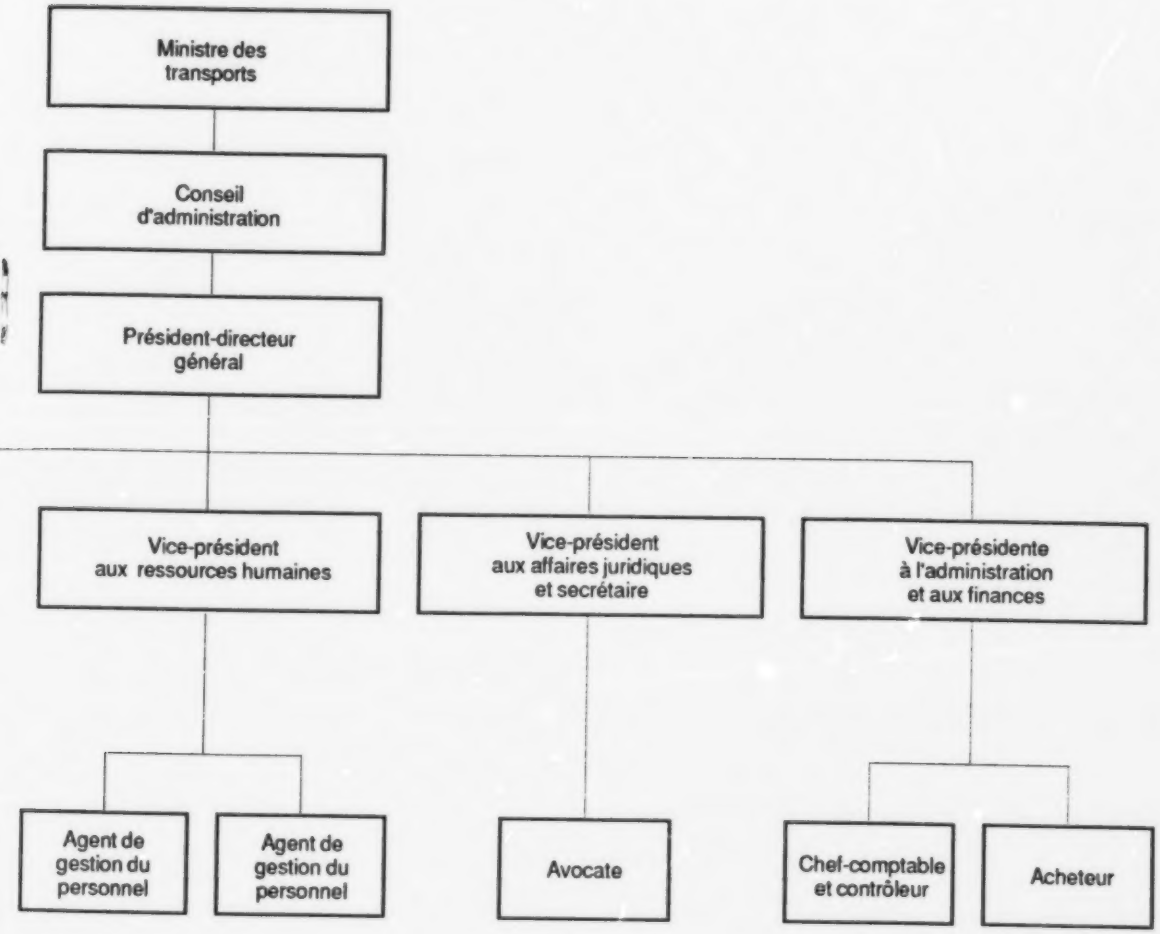
(la distance et la durée sont approximatives)

	Distance en kilomètres	Durée
1. Matane/Baie-Comeau/Godbout		
Matane/Baie-Comeau	62,1	2 h 30 min.
Matane/Godbout	55,3	2 h 15 min.
2. Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min.
3. Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	15 min.
4. Île aux Grues/Montmagny*	7,8	30 min.
5. Québec/Lévis	1	10 min.
6. Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	10 min.

* Cette traverse est exploitée pour le compte de la STQ par Navigation Lavoie Inc.

Organigramme




Ministre des transports
Conseil d'administration
Président-directeur général
Vice-président aux ressources humaines
Vice-président aux affaires juridiques et secrétaire
Vice-présidente à l'administration et aux finances
Agent de gestion du personnel
Agent de gestion du personnel
Avocate
Chef-comptable et contrôleur
Acheteur

Revue statistique

Tableau I

Nombre de passagers transportés

	1986-1987	1985-1986	1984-1985	1983-1984	1982-1983
Matane / Baie-Comeau / Godbout	200 383	212 315	217 015	219 097	227 535
Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine	1 133 129	1 085 254	971 785	817 342	780 806
Île aux Coudres / Saint-Joseph-de-la-Rive	470 363	445 542	352 644	356 489	327 848
Île aux Grues / Montmagny	38 094	38 606	24 923	21 628	13 331
Québec / Lévis	1 695 124	1 740 701	1 941 842	1 825 463	1 876 380
Sorel / Saint-Ignace-de-Loyola	712 773	661 837	561 842	597 634	614 713
Total	**4 249 866**	**4 184 255**	**4 070 051**	**3 837 653**	**3 840 613**

Tableau II

Nombre de véhicules transportés

	1986-1987	1985-1986	1984-1985	1983-1984	1982-1983
Matane / Baie-Comeau / Godbout	72 742	74 488	76 001	77 601	85 553
Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine	462 213	431 820	391 889	345 632	333 061
Île aux Coudres / Saint-Joseph-de-la-Rive	195 925	181 686	150 320	150 088	140 764
Île aux Grues / Montmagny	14 287	13 732	10 652	9 372	8 765
Québec / Lévis	322 927	331 808	292 221	345 377	455 963
Sorel / Saint-Ignace-de-Loyola	330 755	303 670	260 847	261 910	265 979
Total	**1 398 849**	**1 337 204**	**1 181 930**	**1 189 980**	**1 290 085**

Tableau III

Les traversées en 1986-1987

	Prévues	Effectuées[1]	Annulées	Supplémentaires	% de réussite[2]	Distance parcourue (en km approx.)
Matane / Baie-Comeau / Godbout	1 442	1 434	13	5	99,1	84 000
Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine	31 684	31 677	298	291	99,1	51 000
Île aux Coudres / Saint-Joseph-de-la-Rive	9 506	9 558	40	92	99,6	35 000
Île aux Grues / Montmagny	986	992	20	26	98,0	8 000
Québec / Lévis	26 364	26 093	367	96	98,6	26 000
Sorel / Saint-Ignace-de-Loyola	16 952	16 888	86	22	99,5	27 000
Total	**86 934**	**86 642**	**824**	**532**	**99,1**	**231 000**

Traversées annulées (causes)

	Grèves	Conditions climatiques	Réparations des navires	Autres	Total
Matane / Baie-Comeau / Godbout	2	11	—	—	13
Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine	—	100	184	14	298
Île aux Coudres / Saint-Joseph-de-la-Rive	—	4	8	28	40
Île aux Grues / Montmagny	—	20	—	—	20
Québec / Lévis	118	106	87	56	367
Sorel / Saint-Ignace-de-Loyola	64	—	14	8	86
Total	**184**	**241**	**293**	**106**	**824**

1 Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.
2 Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

Tableau IV

Résultats financiers par traverse en 1986-1987[1]

	$	%
Revenus		
Matane/Baie-Comeau/Godbout	4 030 175	59,0
Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine	22 564	0,3
Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive	2 613	—
Québec/Lévis	1 144 655	16,8
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	1 205 059	17,7
Revenus divers non imputés	422 084	6,2
	6 827 150	**100,0**
Véhicules	4 136 649	60,6
Passagers	2 160 211	31,6
Autres	530 290	7,8
	6 827 150	**100,0**
Dépenses		
Matane/Baie-Comeau/Godbout	6 264 297	22,1
Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine	4 891 290	17,2
Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive	4 755 965	16,8
Île aux Grues/Montmagny	430 153	1,5
Québec/Lévis	6 967 663	24,5
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	4 665 635	16,4
Frais non imputés	429 329	1,5
	28 404 332	**100,0**
Masse salariale	14 618 479	51,5
Carburant et huile lubrifiante	2 946 789	10,4
Entretien et réparations	2 454 450	8,6
Frais des navires loués	4 766 602	16,8
Amortissement moins participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations	166 678	0,6
Autres frais	3 451 334	12,1
	28 404 332	**100,0**

1 En vertu du contrat entre la STQ et Navigation Lavoie Inc., les revenus provenant du service de traversier entre l'Île aux Grues et Montmagny (1 399 $ en 1986-1987) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

Tableau V

Pourcentage d'autofinancement[1]

	1986-1987	1985-1986	1984-1985	1983-1984	1982-1983
Par traverse					
Matane/Baie-Comeau/Godbout	64,3	57,5	64,5	62,1	63,9
Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine	0,5	0,2	0,3	0,3	0,2
Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive	0,1	0,4	25,8	24,6	24,8
Île aux Grues/Montmagny	0,3	1,4	16,5	18,3	17,7
Québec/Lévis	16,4	17,8	23,3	21,3	23,1
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	25,8	38,1	61,1	58,0	54,0
	1986-1987	**1985-1986**	**1984-1985**	**1983-1984**	**1982-1983**
Pour l'ensemble	24,0	26,7	39,0[2]	34,0	33,6

1 L'autofinancement représente le rapport entre les revenus et les dépenses.

2 L'augmentation de 5 % par rapport à l'exercice précédent est attribuable aux postes extraordinaires totalisant 1 093 204 $.

Tableau VI

Subventions versées à la STQ par le gouvernement (en millions de $)

1986-1987	1985-1986	1984-1985	1093-1984	1982-1983
20,9	18,0	13,9	15,7	14,1

Société des traversiers du Québec

États financiers de l'exercice terminé le 31 mars 1987

Rapport du vérificateur

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1987 ainsi que l'état des revenus et dépenses et du déficit et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 mars 1987 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,

Rhéal Chatelain, F.C.A.

Québec, le 8 juin 1987

Société des traversiers du Québec

Revenus et dépenses et déficit de l'exercice terminé le 31 mars 1987

	1987	1986
	$	$
Dépenses		
Frais d'exploitation	20 058 027	20 161 564
Frais généraux et d'administration	4 059 596	3 713 608
Amortissement des immobilisations	2 537 574	1 693 277
Intérêts sur obligations découlant de contrats de location-acquisition	3 179 676	1 512 902
	29 834 873	27 081 351
Revenus		
Transport des véhicules	4 136 649	4 090 491
Transport des passagers	2 160 211	2 314 205
Autres (note 3)	449 584	538 322
	6 746 444	6 943 018
Perte avant participations gouvernementales et poste extraordinaire	23 088 429	20 138 333
Participations gouvernementales (note 4)	22 327 541	18 308 514
Perte avant poste extraordinaire	760 888	1 829 819
Gain sur aliénation d'un navire	80 706	—
Perte nette	680 182	1 829 819
Bénéfices non répartis au début	335 160	2 164 979
Déficit (bénéfices non répartis) à la fin	**345 022**	**(335 160)**

Société des traversiers du Québec

Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1987

	1987	1986
	$	$
Activités d'exploitation		
Perte avant poste extraordinaire	(760 888)	(1 829 819)
Éléments n'affectant pas les liquidités		
Amortissement des immobilisations	2 537 574	1 693 277
Virement de crédit reporté	(1 430 541)	(1 036 677)
Perte sur aliénations d'immobilisation	3 071	—
	349 216	(1 173 219)
Variation nette des actifs et passifs à court terme hors liquidités	(213 602)	4 684 653
Fonds générés par les activités d'exploitation	135 614	3 511 434
Activités de financement		
Participation gouvernementale aux immobilisations	100 000	3 440 000
Diminution des obligations découlant de contrats de location-acquisition	(1 030 984)	(929 566)
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	—	27 409 732
Emprunts pour la construction de navires	—	10 738 972
Remboursements d'emprunts pour la construction de navires	—	(23 829 672)
Fonds (absorbés) générés par les activités de financement	(930 984)	16 829 466
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(26 096)	(17 457 821)
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	—	(27 409 732)
Produit d'aliénations d'immobilisations	106 671	27 409 732
Fonds générés (absorbés) par les activités d'investissement	80 575	(17 457 821)
(Diminution) augmentation des liquidités	(714 795)	2 883 079
Encaisse et dépôts à terme au début	3 788 602	905 523
Encaisse et dépôts à terme à la fin	**3 073 807**	**3 788 602**

Société des traversiers du Québec
(L.R.Q., c. S-14)

Bilan au 31 mars 1987

	1987	1986
	$	$
Actif		
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	3 073 807	3 788 602
Débiteurs et intérêts courus	182 728	271 258
Subvention à recevoir du gouvernement du Québec (note 4)	657 500	—
Fonds en fidéicommis	—	764 449
	3 914 035	4 824 309
Placement (note 5)	55 000	55 000
Immobilisations (note 6)	41 372 108	43 912 901
	45 341 143	**48 792 210**
Passif		
À court terme		
Fournisseurs et frais courus	3 715 934	4 226 433
Versements sur obligations découlant de contrats de location-acquisition échéant en deça d'un an (note 7)	1 030 984	929 566
	4 746 918	5 155 999
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 7)	29 533 281	30 564 265
Crédit reporté (note 8)	9 905 966	11 236 786
	44 186 165	46 957 050
Avoir de l'actionnaire		
Capital-actions		
Autorisé: 100 000 actions d'une valeur nominale de 100 $ chacune Émis et payé: 15 000 actions	1 500 000	1 500 000
(Déficit) Bénéfices non répartis	(345 022)	335 160
	1 154 978	1 835 160
	45 341 143	**48 792 210**

Engagements et éventualité (notes 9 et 11)

Pour le conseil d'administration

Jean-Yves Gagnon

Lise Dufour

Société des traversiers du Québec

Notes complémentaires

31 mars 1987

1. Constitution et objet

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

2. Conventions comptables

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

Immobilisations

Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur foncière municipale ou déterminée à la suite d'une évaluation technique a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût. L'amortissement des immobilisations est calculé comme suit:

	Taux	Méthode
Quais	5 %	(
Bâtiments	10 %	(Amortissement
Navires	15 %	(
Ameublement et équipement	20 %	(décroissant.
Roulant	30 %	(
Améliorations locatives	—	Durée estimative d'utilisation.
Navires loués en vertu de contrat de location-acquisition	—	Amortissement en fonction du remboursement du principal des obligations correspondantes.

Crédit reporté — Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations

La contrepartie de la valeur attribuée aux biens acquis par donation ou à l'aide de subventions spécifiques est inscrite au compte crédit reporté et virée à l'état des revenus et dépenses au fur et à mesure que les immobilisations en cause sont amorties.

Recouvrement des assureurs

Le recouvrement des assureurs résultant d'accidents imputables aux navires de la Société est comptabilisé lors de l'encaissement.

3. Autres revenus

	1987	1986
	$	$
Intérêts sur dépôts bancaires	199 703	154 695
Dividendes	24 200	19 800
Stationnement et divers	50 551	30 222
Machines distributrices	65 232	52 291
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	112 969	281 314
Perte sur aliénations d'immobilisations	(3 071)	—
	449 584	**538 322**

4. Participations gouvernementales

	1987	1986
	$	$
Gouvernement du Québec:		
— Au fonctionnement		
Subvention reçue	20 239 500	18 027 365
Subvention à recevoir	657 500	—
	20 897 000	18 027 365
Portion affectée à la rénovation d'un navire virée au poste du bilan « Crédit reporté »	—	(755 528)
	20 897 000	17 271 837
— À l'acquisition d'immobilisations		
Virement de crédit reporté (note 8)	1 370 841	971 544
	22 267 841	18 243 381
Gouvernement du Canada:		
— À l'acquisition d'immobilisations		
Virement de crédit reporté (note 8)	59 700	65 133
	22 327 541	**18 308 514**

5. Placement

Ce placement a été cédé à titre gratuit par le gouvernement du Québec à la Société et représente le coût d'origine de 55 000 actions ordinaires classe « A » des 767 500 actions émises par la Compagnie de gestion de Matane Inc.

6. Immobilisations

	1987				1986
	Immobilisations		Amortissement accumulé	Net	Net
	Acquises par donation	Autres			
	$	$	$	$	$
Terrains	64 794	18 145	—	82 939	82 939
Quais	3 771 913	73 429	1 913 058	1 932 284	2 033 983
Bâtiments	1 509 177	404 851	866 964	1 047 064	1 165 837
Navires	25 425 957	881 933	19 177 356	7 130 534	8 397 209
Ameublement et équipement	22 532	526 994	353 961	195 565	236 577
Roulant	—	29 659	22 720	6 939	9 912
Améliorations locatives	215 930	637 793	135 096	718 627	768 639
	31 010 303	2 572 804	22 469 155	11 113 952	12 695 096
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	—	32 463 772	2 205 616	30 258 156	31 217 805
	31 010 303	**35 036 576**	**24 674 771**	**41 372 108**	**43 912 901**

Installations portuaires — Les gares et quais de Matane et Godbout appartenant au gouvernement du Québec sont mis gratuitement à la disposition de la Société.

7. Obligations découlant de contrats de location-acquisition

	1987	1986
	$	$
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, 10,6 %, échéant jusqu'en 2001	30 564 265	31 493 831
Versements échéant en deça d'un an	1 030 984	929 566
	29 533 281	**30 564 265**

Les paiements minimaux exigibles découlant des contrats de location-acquisition, en prenant pour acquis que les loyers demeureront aux montants versés en 1987, s'établissent comme suit:

	$
1988	4 139 325
1989	4 139 325
1990	4 139 325
1991	4 139 325
1992	4 095 171
1993 à 2001	39 102 717
Total des paiements minimaux exigibles	59 755 188
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimaux exigibles	29 190 923
	30 564 265

8. Crédit reporté

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations:

	1987	1986
	$	$
Solde au début	10 553 410	8 084 954
Participation de l'exercice	100 000	3 440 000
	10 653 410	11 524 954
Virement à l'état des revenus et dépenses équivalent aux montants suivants:		
Amortissement des immobilisations	1 351 547	971 544
Solde non amorti sur immobilisations aliénées au cours de l'exercice	19 294	—
	1 370 841	971 544
Solde non amorti sur immobilisations transférées au gouvernement du Québec	279	—
	1 371 120	971 544
Solde à la fin	9 282 290	10 553 410
b. Gouvernement du Canada		
Solde au début	683 376	748 509
Virement à l'état des revenus et dépenses équivalent au montant suivant:		
Amortissement des immobilisations	59 700	65 133
Solde à la fin	623 676	683 376
	9 905 966	**11 236 786**
Ce solde se rapporte aux éléments suivants:		
Immobilisations		
Terrains	64 794	64 794
Quais	1 883 570	1 982 705
Bâtiments	813 102	903 447
Navires	6 858 000	8 087 527
Ameublement et équipement	2 958	3 975
Améliorations locatives	183 542	194 338
	9 805 966	11 236 786
Subvention spéciale pour réparations majeures	100 000	—
	9 905 966	**11 236 786**

9. Engagements

Contrats de location — exploitation de navire

La période minimale du bail est de 10 ans et se termine en l'an 1990. Ce bail est renouvelable et comporte des options d'achat en 1990 au prix de 2 998 800 $ ou en 1995 au prix de 849 660 $ s'il y a prolongation de bail.

Le total des paiements minimaux futurs exigibles en vertu de ce contrat de location est de 1 881 831 $. Le loyer imputé aux dépenses de l'exercice est de 627 277 $.

Contrat de location de local

Le bail de la gare intermodale signé en 1984 a une durée de 20 ans avec option de renouvellement. Le loyer annuel a été fixé à 33⅓ % des frais d'exploitation et le total des paiements minimaux futurs exigibles est extimé à 453 825 $. Le loyer imputé aux dépenses de l'exercice est de 25 796 $.

Versements des cinq prochains exercices

Les versements des cinq prochains exercices à l'égard de ces deux baux, en supposant que le loyer relatif à la gare intermodale demeure aux montants versés en 1987, seront de 653 210 $ pour chacune des trois prochaines années et de 25 932 $ pour les années 1991 et 1992.

10. Congés de maladie

Les congés de maladie accumulés par les employés au 31 mars 1987 sont estimés à 613 000 $ (31 mars 1986: 612 000 $) et ne sont pas inscrits au passif. Le paiement de ces congés de maladie est sujet à certaines conditions stipulées dans les conventions collectives.

11. Éventualité

MIL Davie Inc. réclame 2 575 547 $ de la Société pour des travaux non prévus aux contrats ainsi qu'en remboursement de certaines dépenses que lui aurait occasionnées le retard encouru dans la construction, en 1984 et 1985, de deux traversiers pour lequel elle prétend ne pas être responsable.

Bien qu'elle conteste la validité de cette réclamation, la Société continue toujours les pourparlers entrepris avec MIL Davie Inc. afin de régler ce litige dont on ne peut prédire l'issue.

D'autre part, MIL Davie Inc. s'est engagée à verser dans un compte en fidéicommis toute subvention pouvant être reçue du gouvernement du Canada, en vertu du règlement sur l'aide aux constructeurs de navires, en rapport avec la construction de ces deux traversiers. Une somme de 2 083 797 $ au 31 mars 1987 est détenue en fidéicommis dans le cadre de cet engagement.

Aucune provision pour perte relative à cette réclamation, déduction faite des fonds en fidéicommis s'y rapportant, n'est comptabilisée aux états financiers de la Société.